

鉄道に関する政府の規制政策（規制緩和又は強化）の変遷

事項	改定前の条文	改定後の条文（改定部分下線）	改定内容の解説	改定年月
事業の休止 廃止	【鉄道事業法第28条（事業の休止）】 1 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。 2 運輸大臣は、当該休止又は廃止によって公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除き、前項の許可をしなければならない。 3 （略）	【鉄道事業法第28条（事業の休止）】 1 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を休止しようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。 2 前項の休止の期間は、1年を超えてはならない。 【鉄道事業法第28条の2（事業の廃止）】 1 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、廃止の日の1年前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。 2 国土交通大臣は、鉄道事業者が前項の届出に係る廃止を行った場合における公衆の利便の確保に関し、国土交通省令で定めるところにより、関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとする。 3 国土交通大臣は、前項の規定による意見聴取の結果、第1項の届出に係る廃止の日より前に当該廃止を行ったとしても公衆の利便を阻害するおそれがないと認めるときは、その旨を当該鉄道事業者に通知するものとする。 4 鉄道事業者は、前項の通知を受けたときは、第1項の届出に係る廃止の日を繰り上げることができる。 5 （略）	※規制緩和を軸とする改正鉄道事業法の目玉である。廃止の自由を鉄道会社に認めるものであり、利用者切り捨ての自由を保障する改悪である。改正前の法律では「公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある」時は運輸省が廃止をやめさせることができたが、改悪後の条文では廃止したい路線があるときは国土交通省に届けさえすれば、届出から1年後に廃止できる。第28条の2第2項の意見聴取は廃止日を繰り上げるためのものであり、意見聴取の結果が良ければ1年を待たず廃止できる場合もあり、決して廃止を中止させるためのものではない。行政も廃止を中止させる権限を与えられていないなど問題の多い内容である。なお、軌道事業については届出制は採られておらず、従前通り監督官庁の認可が必要である（路面電車、地下鉄、新交通システム、モノレール等軌道法の適用を受けるものが該当）。	1999. 5
運賃制度	【鉄道事業法第16条（運賃及び料金）】 1 鉄道運送事業者は、旅客又は貨物の運賃及び運輸省令で定める料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。 2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければならない。 （3）旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。 3～4 （略）	【鉄道事業法第16条（運賃及び料金）】 1 鉄道運送事業者は、旅客又は貨物の運賃及び国土交通省令で定める料金（以下「運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。 2 （→削られ、別の条文に差し替え） 3～5 （略）	改定前の条文では運賃・料金変更の都度監督官庁の認可を受けなければならなかったのが、改訂後は「あらかじめ運賃の上限を〇円に設定します」と届け出て認可を受けておけば、その上限までは自由に運賃改正ができる、いわゆる「プライス・キャップ制」の導入である。上限運賃の範囲内で鉄道会社に裁量権を認める規制緩和である（改定前は鉄道会社には一切裁量権がなかった）。ところで、「利用者の運賃負担能力に応じて運賃を設定しなければならない」とする第2項3号の規定が削られたのはどういうことだろうか？ 貧乏人は列車に乗るな？	1999. 5
危険発生時の報告義務	（該当条文なし）	【鉄道事業法第19条の2】（事故等の報告） ・鉄道事業者は、前条に定めるもののほか、同条の国土交通省令で定める列車又は車両の運転中における事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態が発生したと認めるときは、遅滞なく、事態の種類、原因その他の国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。	2001年4月の改正で追加された条文。これまでは事故が起これなければ監督官庁への報告は不要だったが、改定後は事故につながる危険な事態（信号無視、保線作業区間での列車走行、脱線、故障等）が起きたときも報告義務が課せられた。山陽新幹線トンネル剥離事故やJR東日本での保線作業員死亡事故等を受けての改正と見られる。鉄道会社にとっては報告義務の強化であり、安全な鉄道づくりに向けて一歩前進である。	2001. 4

乗継円滑化措置	(該当条文なし)	<p>第22条の2 鉄道事業者は、利用者の利便の増進を図るため、他の運送事業者その他の関係者と相互に協力して、連絡運輸、直通運輸その他の他の運送事業者の運送との間の旅客の乗継ぎ又は貨物の引継ぎを円滑に行うための国土交通省令で定める措置を講ずるよう努めなければならない。</p> <p>2 鉄道事業者が他の鉄道事業者に対し旅客の乗継ぎに係る前項の措置であつて鉄道施設の建設又は改良によるもの（以下「乗継円滑化措置」という。）に関する協議を求めたときは、当該他の鉄道事業者は、当該乗継円滑化措置により鉄道施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがあるときその他の国土交通省令で定める正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならない。</p> <p>3 国土交通大臣は、鉄道事業者間において、その一方が乗継円滑化措置に関する協議を求めたにもかかわらず他の一方が当該協議に応じず、又は当該協議が調わなかつた場合で、当該一方の鉄道事業者から申立てがあつたときは、前項に規定する正当な理由がある場合に該当すると認める場合を除き、他の一方の鉄道事業者に対し、その協議の開始又は再開を命ずることができる。</p> <p>4～5 (略)</p>	<p>鉄道会社に乗り継ぎの円滑化のための努力義務を課するもの。連絡運輸（2社以上を乗り継ぐ場合でも切符を通して発売する措置）や直通運輸の拡充等を具体的に明示して求める一方、鉄道会社がその気になれば駅施設のバリアフリー化等にも使える規定である。今のところ義務規定ではなく努力規定なのが残念なところだが、利用しやすい鉄道に向けてのささやかな前進といえる。</p>	1999. 5
検査制度	<p>【鉄道事業法第41条（指定検査機関）】 国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、その指定する者（以下「指定検査機関」という。）に第10条第1項、第11条第1項、第12条第3項（第38条において準用する場合を含む。）又は第34条の2第1項の検査（以下この章並びに第57条、第70条及び第73条において「検査」と総称する。）の全部又は一部を行わせることができる。</p>	(削除)	<p>鉄道工事の完成検査、施設変更工事の検査を民間の指定業者に請け負わせることができるとされていた制度であるが、廃止になった。この廃止により、工事に関しては鉄道会社自ら検査をしなければならないこととなる。どのような背景で削除となったかはわからないが、安全という意味では前進といえるのではないだろうか。</p>	2003年
曲線半径の制限	<p>【普通鉄道構造規則第10条（曲線半径）】 本線における曲線（分岐内曲線及びその前後の曲線（以下「分岐附帯曲線」という。）を除く。次項及び第三項において同じ。）の最小曲線半径は、次の表の上欄に掲げる設計最高速度の区分に応じ、それぞれ同表下欄に掲げるとおりとする。</p> <p>百十キロメートル毎時を超える速度 六百 九十キロメートル毎時を超え百十キロメートル毎時以下の速度 四百 七十キロメートル毎時を超え九十キロメートル毎時以下の速度 二百五十 七十キロメートル毎時以下の速度 百六十</p> <p>2 前項の規定にかかわらず、地形上等のためやむを得ない場合は、本線における曲線の最小曲線半径は、百六十メートルとすることができる。</p> <p>3 前二項の規定にかかわらず、振り子車両又は操舵性を付けた輪軸を有する構造の車両のみが走行する区間にあつては、本線における曲線の最小曲線半径は、当該車両の曲線通過性能に応じた数値とすることができる。</p> <p>4 本線における分岐附帯曲線の最小曲線半径は、次の表の上欄に掲げる設計最高速度の区分に応じ、それぞれ同表下欄に掲げるとおりとする。ただし、地形上等のためやむを得ない場合その他正当な理由がある場合は、この限りでない。設計最高速度 最小曲線半径（単位メートル） 九十キロメートル毎時を超える速度 百六十 九十キロメートル毎時以下の速度 百</p>	<p>【鉄道に関する技術上の基準を定める省令第14条（曲線半径）】 1 曲線半径は、車両の曲線通過性能、運転速度等を考慮し、車両の安全な走行に支障を及ぼすおそれのないものでなければならない。 2 プラットホームに沿う本線の曲線半径は、できる限り大きなものとしなければならない。</p>	<p>カーブの半径を定めた条文であるが、具体的な数字が定められていたものが改定とともになくなった。こんな大切なことを規制から外すなんて信じられない。国土交通省の責任を追及すべし。</p>	2002. 3

カント (線路の 高低差) の制限	<p>【普通鉄道構造規則第14条(カント)】</p> <p>1 円曲線には、国土交通大臣が告示で定める基準に従い、カントを付けなければならない。ただし、分岐附帯曲線にあつては、この限りでない。</p> <p>2 カントは、緩和曲線のある場合にはその全長において、緩和曲線のない場合(同方向の二つの円曲線が接続する場合を除く。)には円曲線端からカントの数値の四百倍以上の長さの直線において逡減しなければならない。この場合において、当該逡減を曲線逡減とする場合のカントの最急こう配は、当該曲線を走行する車両の最大固定軸距が二・五メートル以下のときは三百分の一、二・五メートルを超えるときは四百分の一とする。</p> <p>3 同方向の二つの円曲線が接続する箇所の当該二つの円曲線のカントの差は、その差の数値の四百倍以上の長さにおいて半径の大きい方の円曲線において逡減しなければならない。</p>	<p>【鉄道に関する技術上の基準を定める省令第15条(カント)】</p> <p>1 円曲線には、車両が受ける遠心力、風の影響等を考慮し、車両の転覆の危険が生じないように、軌間、曲線半径、運転速度等に応じたカントを付けなければならない。ただし、分岐内曲線、その前後の曲線(以下「分岐附帯曲線」という。)、側線その他のカントを付けることが困難な箇所であつて運転速度の制限その他の車両の転覆の危険が生じるおそれのない措置を講じた場合は、この限りでない。</p> <p>2 カントは、円曲線のカント量、運転速度、車両の構造等を考慮して、車両の安全な走行に支障を及ぼすおそれのないよう、相当の長さにおいて逡減しなければならない。</p>	カントの制限を定めた条文である。改定後のほうが具体的数値への言及がなく、またいろいろと例外が多いことがわかるだろう。	2002. 3
ブレーキ 距離制限	<p>【鉄道運転規則第54条(列車の非常制動距離)】</p> <p>非常制動による列車の制動距離は、六百メートル以下としなければならない。</p>	(該当条文なし)	非常ブレーキをかけたときに列車は600m以内に止まれなければならないとの規定があったが、改定後なくなった。この改定には怒りすら覚える。国土交通省の責任を追及すべし!	2002. 3

政府が打ち出している鉄道規制政策の変遷を見てきた。上に掲げたのはほんの一例に過ぎず、もっとたくさんの規制政策の変更が行われている。近年における事故多発を受けて、一部規制強化になりつつあるものもあるが、大半は規制緩和である。特に、「普通鉄道構造規則」「鉄道運転規則」を廃止し新たに「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」を置いた2002年の改正は、事実上安全のための規制のほとんどを投げ捨てたものといえる。この2002年の改正前は、「普通鉄道構造規則」「鉄道運転規則」合わせて約450の条文があったのが、改定後はたったの120条程度の条文に簡素化されている。いかに国土交通省の規制緩和が常軌を逸しているかよくわかる。